

RESEARCH OUTPUTS / RÉSULTATS DE RECHERCHE

Editorial

d'Udekem-Gevers, Marie

Published in:
Journal de Réflexion sur l'Informatique

Publication date:
1996

Document Version
le PDF de l'éditeur

[Link to publication](#)

Citation for pulished version (HARVARD):
d'Udekem-Gevers, M 1996, 'Editorial', *Journal de Réflexion sur l'Informatique*, VOL. 33, p. 3-7.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Editorial

Les autoroutes de l'information... Sujet à la mode s'il en est. Sujet qui mérite bien de se voir consacrer deux numéros du Journal de Réflexion sur l'Informatique.

La métaphore des «autoroutes», qu'elles soient qualifiées initialement d'*électroniques* ou de *la communication* ou finalement de *l'information*, est maintenant largement adoptée pour désigner des réseaux de télécommunication transportant, à haut débit, des informations numérisées et multimédias et permettant l'interactivité. A cette métaphore est généralement associé actuellement le concept de «société de l'information».

L'expression d'«autoroutes électroniques» est née en Europe au cours des années 80. La formule a été reprise par l'administration Clinton. En effet, en septembre 1993, cette dernière rend public un rapport intitulé «*The National Information Infrastructure: Agenda for Action*»¹. Dans ce rapport, la construction aux USA d'une «autoroute de la communication» qui véhiculera le son, l'image et les données est présentée comme le moyen de revitaliser l'économie et d'améliorer le bien-être individuel. Ce rapport fut commenté et complété par le vice-président Gore² en janvier 1994.

La réaction de l'Europe à la publication de l'administration Clinton ne se fit pas attendre : en décembre 1993, le Président Delors présente au Conseil de l'Union Européenne son Livre blanc³. Dans ce livre, les autoroutes de l'information se veulent au service de la croissance, de la compétitivité et de l'emploi dans l'Union européenne. Toujours selon ce Livre blanc (p. 27), elles requièrent un investissement pour les dix prochaines années estimé à 150 milliards d'écus ! Le Livre blanc fut approuvé par le Conseil de l'Union Européenne qui a demandé à un groupe de dirigeants d'entreprise, présidé par le Commissaire européen Bangemann, d'élaborer un rapport sur les mesures à prendre par rapport aux nouvelles infrastructures de l'information. Achievé en mai, le «Rapport Bangemann»⁴, fut accepté au Conseil de l'Union Européenne de Corfou, en juin 1994. A cette même réunion, il fut demandé à la Commission de rédiger un programme de travail relatif aux autres mesures nécessaires à l'échelle communautaire. Le «Plan d'action»⁵ fut présenté en juillet par la Commission. Cette dernière entend approfondir le débat, notamment en ce qui concerne l'impact social des autoroutes de l'information. En décembre 1994, le Conseil de l'Union Européenne d'Essen souligna que le Plan d'action ouvrait «*la voie à la construction de la société de l'information*» (p. 8). Enfin, en février 1995, le G7 réuni à Bruxelles eut pour thème la société de l'information.

Les politiciens et leurs experts soulignent les bénéfices potentiels des autoroutes de l'information. En particulier, le Rapport Bangemann (pp. 4-6) contient l'affirmation suivante : «*Cette révolution offre à l'intelligence humaine de nouvelles et considérables capacités, et modifie notre manière de vivre et de travailler ensemble...*

Ce que nous pouvons en attendre

- Pour les Européens en tant qu'individus et consommateurs : une société européenne plus humaine offrant une qualité de vie bien meilleure et un choix plus large de services et de divertissements...
- Pour les régions de l'Europe : de nouvelles possibilités d'exprimer leur identité

et leurs traditions culturelles et, pour les régions situées à la périphérie de l'Union, un moyen de minimiser les inconvénients liés à la distance et à l'isolement...

La société de l'information a le pouvoir d'améliorer la qualité de la vie des habitants de l'Europe, d'accroître l'efficacité de notre organisation sociale, et d'en renforcer la cohésion».

D'autre part, ce rapport propose une liste d'initiatives pilotes qui devront avoir une fonction de démonstration (pp. 25-29). Sur cette liste figurent notamment des services qui pourront affecter directement la vie quotidienne des simples citoyens, tels que le télétravail (*«Davantage d'emplois et des emplois nouveaux, pour une société mobile»*), l'enseignement à distance (*«Formation permanente dans une société en mutation»*), des réseaux de santé (*«Des systèmes de soins de santé moins coûteux et plus efficaces pour l'Europe»*), des autoroutes d'information urbaines (*«Pour porter la société de l'information chez des particuliers»*).

Mais les rapports officiels qui ont été publiés jusqu'à présent et, en particulier, le Rapport Bangemann ne détaillent pas les problèmes possibles ni les risques pour la société. Dès lors, ces discours sont perçus par certains comme irréalistes et utopiques. Ils sont qualifiés tour à tour de «campagne de promotion» (Torrès (1994)⁶), «texte publicitaire» (Postel-Vinay (1994)⁷), «objet valise» (Flichy (1994)⁸). Philippe Breton (1993)⁹ va plus loin et considère que les autoroutes de l'information elles-mêmes ne sont rien d'autre qu'une utopie. Il affirme que *«cette utopie, loin d'être dépendante de l'innovation technique elle-même, comme on serait tenté de le croire trop rapidement, semble plutôt dépendante du rythme d'usure des grands idéaux politiques»*. Et il conclut : *«Le grand défaut de cette utopie est d'apporter une réponse strictement technique à des problèmes qui ne le sont pas et, du même coup de laisser intacts les excès du libéralisme contre lesquels elle prétendait justement lutter»*.

On le voit : les autoroutes de l'information sont très controversées et les débats actuels sur ce thème sont passionnés. Ceci est encore aggravé du fait que les informations disponibles sont généralement fragmentaires et largement contradictoires. En bref, il est totalement légitime de chercher davantage d'information et de s'interroger sur le bilan total de ces technologies nouvelles, en particulier dans le domaine de l'emploi.

Face à cette constatation, la collection d'articles repris dans ces deux J.R.I. a pour but d'offrir de l'information pour permettre au lecteur de mieux percevoir le phénomène des inforoutes et l'aider à se forger une opinion. Elle présente la particularité de prendre en compte consécutivement différents aspects des autoroutes d'information : techniques, juridiques et politiques, économiques, sociaux et culturels. Elle est le fruit d'études et d'analyses essentiellement réalisées dans des universités belges (Facultés Universitaires Notre-Dame de la Paix à Namur [CITA et CRID], Université de Liège [LENTIC], Université Catholique de Louvain) et françaises (Université de Strasbourg, Université de Rennes 2, Université Paris XIII) et, par la même, se trouve dégagée des énormes intérêts commerciaux en jeu, des polémiques et des discours politiques promotionnels.

Dans un premier article, M. d'Udekem-Gevers, V. Hogue-Nachtergaele et Ph. van Bastelaer (FUNDP) proposent une introduction suffisamment complète pour permettre aux non-spécialistes de comprendre la **technique** des inforoutes de l'avenir, en particulier celle du RNIS Large Bande. Elle commence par expliquer quelques concepts de base en télécommunication (en proposant un cadre de définitions harmonisées et cohérentes) et par donner un aperçu des fonctions indispensables aux inforoutes. Ensuite, elle prend en compte successivement les «services» devant être offerts par les

autoroutes de l'information, le protocole de communication ATM et, enfin, l'infrastructure physique nécessaire, en ce compris l'apport de la fibre optique.

Viennent ensuite les **aspects juridiques et politiques** des inforoutes.

Dans la contribution de V. Willems (CRID, FUNDP), le problème du contexte réglementaire actuel avec sa scission entre l'*audiovisuel* (avec des règles basées sur le contenu) et les *télécommunications*¹⁰ (avec des règles indépendantes du contenu) est d'abord rappelé. Ensuite, des questions juridiques posées par les futures autoroutes de l'information sont formulées essentiellement en termes d'accès, que ce soit au *marché* de l'information, ou aux *infrastructures* de communication, ou aux *services* d'information ou encore à l'*information* elle-même. Pour chacune de ces questions, les textes législatifs, actuellement en vigueur ou à l'Etat de propositions, sont cités et des perspectives d'aménagement et de modification de ceux-ci en vue d'un fonctionnement harmonieux de la société de l'information sont évoquées.

Quant à O. Hance (Avocat) et Ph. Meulders (FUNDP), ils soulignent que, dans le domaine des nouvelles technologies, le droit se révèle limité tandis que l'autoréglementation offre de nombreux avantages. Ils en concluent qu'une directive européenne serait utile pour encadrer l'autoréglementation des inforoutes (qui, par essence, sont internationales) en fournissant, d'une part, des normes de procédure d'élaboration des codes et, d'autre part, des règles de contenu.

Dans l'article suivant, M. Minon (LENTIC, ULg) commence par mettre en évidence les opportunités et les risques de la numérisation pour les télé distributeurs. Ensuite, il pose quatre questions impliquant les pouvoirs publics, en particulier en Belgique, face à l'émergence de la télévision numérique.

Des **aspects économiques** des inforoutes sont abordés par R. Delhay, B. van Bastelaer et Cl. Lobet-Maris (CITA, FUNDP). Selon ces auteurs, les autoroutes de l'information ne constituent *pas une innovation radicale* et ne sont donc pas une solution miracle au problème de l'emploi. Elles représentent plutôt une *opportunité d'intégration* des nouvelles technologies de l'information et de la communication qui pourrait apporter un effet positif sur l'emploi mais sous certaines conditions. D'autre part, les inforoutes pourraient avoir un effet d'entraînement sur de nombreux secteurs d'activité. A ce niveau, la Belgique n'est pas dépourvue d'atouts. Toujours selon ces auteurs, il est difficile de se prononcer avec certitude quant aux conséquences des inforoutes sur la *délocalisation* des emplois. Enfin, ils soulignent que le *télétravail* se diffuse très lentement et qu'il fragilise la position des travailleurs. Pour conclure, ils recommandent d'arrêter d'abdiquer en faveur du marché et du secteur privé et de favoriser la *participation de l'ensemble du corps social* dans la réalisation des autoroutes de l'information.

Viennent ensuite les **aspects sociaux et culturels**.

Plusieurs articles ont pour thème l'*utopie*.

Preuves à l'appui, Ph. Breton (CNRS, Université de Strasbourg) commence par dénoncer le caractère utopique du discours associé aux autoroutes de l'information. Selon son analyse, le thème du changement social associé à une utopie technique n'est pas neuf : il refait surface en l'absence de grands idéaux politiques. Car, explique-t-il, l'utopie est certes une heuristique permettant le progrès mais elle est aussi un moyen de détourner des vrais problèmes. Enfin, il mentionne deux problèmes associés à l'application de cette utopie : le premier est la confusion entre «savoir» et «information» et le second, l'inégalité d'accès à l'information.

Après avoir souligné les conséquences funestes de la mondialisation actuelle, R. Petrella (UCL) propose, quant à lui, sa vision diachronique de la légitimation du capitalisme : selon son analyse, le capitalisme trouva jadis le

fondement de sa validation dans son caractère national et eut comme «*source d'utopie techno-scientifique*» la révolution industrielle ; il a maintenant pour tâche «*d'accoucher de la société de l'information*» sans frontière et s'appuie sur la révolution des technologies de l'information et de la communication (TIC). Petrella fait encore remarquer que la première formulation de la société de l'information comme changement radical date de la fin des années 50. Et enfin, sur base notamment du Rapport Bangemann, il affirme que les principaux supporters des autoroutes de l'information ne sont autres que... les producteurs !

Dans l'article suivant, A. Torrès (Université de Rennes 2) analyse trois variantes du concept d'inforoute : le *National Information Infrastructure* (NII), le *Global Information Infrastructure* (GII) et la *société globale de l'information*. De façon argumentée, il défend la thèse selon laquelle, quel que soit le vocabulaire utilisé, le «projet» véhiculé est utopique et non crédible, socialement inconsistant et générateur d'inégalités parce que, d'une part, incapable de répondre à la dualisation des sociétés développées et, d'autre part, basé sur une conception inégalitaire des échanges mondiaux.

Le thème de *l'appropriation sociale* fait suite au thème de l'utopie.

S'insérant plus particulièrement dans le cadre théorique de la sociologie de l'innovation, J.N. Brouir (LENTIC, Ulg) propose ici une étude de cas le projet d'utilisation d'Internet à des fins didactiques par un professeur de droit romain à l'Université de Liège. Sur base de ce cas, deux hypothèses sont formulées.

Viennent ensuite plusieurs articles évoquant *les chances et les risques des inforoutes pour la société*.

Le texte publié par la Fondation pour le Progrès de l'Homme et par Transversales Science Culture à l'occasion de la réunion du G7 des 25 et 26 février 1995 consacrée à la société de l'information est tout d'abord repris. Il comprend notamment une déclaration qui est la synthèse de «*contributions reçues d'associations et de personnalités du monde entier, impliquées, à des titres divers dans les enjeux citoyens et sociaux de ces nouvelles technologies. Ses signataires veulent... manifester leurs préoccupations et souligner, tant à l'égard du gouvernement que de l'opinion, l'importance de ces enjeux et les principes qui devraient en orienter la maîtrise.*»

Dans l'article suivant, Ph. Quéau (Institut National de l'Audiovisuel) discute, de façon très concrète, cinq problèmes sociétaux liés aux inforoutes. Il commence par attirer l'attention sur l'*argent électronique* à propos duquel de grandes manœuvres se déroulent aux U.S.A. et «*passent complètement inaperçues dans notre vieille Europe*». Or, selon cet auteur, l'enjeu n'est autre que... le contrôle de l'économie du futur ! Ensuite, il développe le thème de l'*économie virtuelle* et appelle à une redéfinition du domaine de responsabilité de l'Etat qui ne serait pas fondée sur le concept de «territoire». Puis, il suggère d'adopter un point de vue révolutionnaire sur la question des *droits d'auteur*. Il dénonce le fait que, grâce à l'autorisation du *cryptage*, Internet pourrait devenir «*le refuge de tous ceux qui ont intérêt à fuir*» l'intérêt général. Et enfin, Ph. Quéau développe les *dangers du virtuel* ou de la simulation en tant qu'outil de rhétorique, d'aide à la décision et d'aide au commandement, ou en tant qu'instrument politique.

L'approche du virtuel par J.L. Weissberg (Université Paris XIII) est très différente de celle de Ph. Quéau. D'une part, elle est plus philosophique et, d'autre part, elle s'attache essentiellement à souligner l'intérêt du virtuel. En effet, J.L. Weissberg commence par souligner que la réalité virtuelle implique non seulement la vision mais la présence corporelle et mentale. «*On voit avec le corps tout entier et pas seulement avec les yeux...*» Suivant l'inspiration phénoménologiste, l'auteur poursuit : «*... les technologies de téléprésence nous interrogent sur le mystère de la présence corporelle, perceptive et mentale.*» Exemple à l'appui, J.L. Weissberg montre ensuite que la virtualisation permet d'inventer de nouveaux mondes et d'augmenter

ou transformer l'expérience. Et «c'est son intérêt majeur» conclut-il.

Et l'évocation des autoroutes par les JRI s'achève par une interview de M. Luyckx (Cellule Prospective, Commission Européenne). Ce dernier y propose **une vision humaniste de l'avenir de notre société**. Il commence par souligner que la *société de l'information* introduit des changements structurels fondamentaux en modifiant les rapports de commerce entre les hommes ainsi que les moyens de production, en faisant du respect de l'individu un enjeu essentiel, en obligeant à redéfinir le concept même de «travail», en «démassifiant» et en conduisant à une globalisation de l'Economie. Mais selon M. Luyckx, toutes ces transformations ne sont qu'une petite partie des bouleversements bien plus profonds qui touchent notre société. Il y a tout d'abord le changement du *statut de la rationalité scientifique* : la science est en train de perdre sa position exceptionnelle de moyen d'accès privilégié à la «vérité». Il y a, ensuite les modifications *géopolitiques* : nous entrons dans une ère «post-nationale», d'une part, il sera fait appel beaucoup plus à la responsabilité de chacun et, d'autre part, certaines décisions devront être prises au niveau mondial. Il y a enfin les changements les plus fondamentaux, ceux qui touchent la *définition même de la vérité et de l'homme*. En effet, toujours selon M. Luyckx, nous évoluons actuellement vers une épistémologie plus ouverte qu'antérieurement. De la même façon, nous avons besoin aussi d'une anthropologie plus large, tenant compte du spirituel. On observe également que la société de consommation évolue vers une «société du sens», que l'éthique aujourd'hui nous ramène à l'ontologie et que la spiritualité fait éruption dans la sphère publique.

Ces deux numéros du JRI consacrés aux autoroutes de l'information n'ont pas la prétention d'être exhaustifs ! Ils essaient d'éclairer quelques facettes d'un sujet dont l'importance et la complexité s'accroissent de jour en jour. Puissent-ils susciter et enrichir la réflexion !

MARIE D'UDEKEM-GEVERS

- 1 Information Infrastructure Task Force (IITF) (1993), *The National Information Infrastructure: Agenda for Action*, September 1993.
- 2 Il est intéressant de remarquer que Gore veut en cela renouveler le pari de son père qui, quarante ans plus tôt, joua un rôle clé dans le développement du réseau autoroutier et permit ainsi un décollage économique.
- 3 Commission européenne (1994), *Croissance, compétitivité, emploi - Les défis et les pistes pour entrer dans le XXI^e siècle - Livre blanc*, Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes, 176 p.
- 4 Le titre exact de ce rapport est : *L'Europe et la Société de l'information planétaire, Recommandations au Conseil de l'Europe*.
- 5 Commission des Communautés européennes (1994), *Vers la société de l'information en Europe : un plan d'action* - Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen et au Comité Economique et Social et au Comité des régions, Com(94) 347 final, Bruxelles, le 19.07.1994.
- 6 TORRES A. (1994), «Qui tirera profit des 'autoroutes de l'information' ?», *Le Monde Diplomatique*, novembre 1994.
- 7 POSTEL-VINAYA (1994), «De la fibre optique au pouvoir politique...», *Le Monde Diplomatique*, novembre 1994.
- 8 FLICHY P. (1994), «Multimédia, objet-valise ou objet-frontière», *Futuribles*, n° 191, octobre 1994, pp. 3-9.
- 9 BRETON Ph. (1993), «Informatique et utopie», *Le Monde Diplomatique*, mai 1993.
- 10 Dans ce contexte, le terme «télécommunications» est employé au sens étroit et ne comprend pas l'audiovisuel.